
This is the **published version** of the bachelor thesis:

Villaescusa Martínez, Laura; Beltrán, Joaquín, dir. Urbanismo verde en la ciudad de Seúl. 2020. 45 pag. (823 Grau en Estudis d'Àsia Oriental)

This version is available at <https://ddd.uab.cat/record/240736>

under the terms of the  license

FACULTAD DE TRADUCCIÓN E INTERPRETACIÓN

ESTUDIOS DE ASIA ORIENTAL

TRABAJO FINAL DE GRADO
Curso 2019-2020

Urbanismo verde en la ciudad de Seúl

Laura Villaescusa Martínez
1459273

TUTOR/A
JOAQUÍN BELTRÁN ANTOLÍN

Barcelona, 10, mayo 2020

UAB
Universitat Autònoma
de Barcelona

Créditos:

Datos del TFG

Título: Urbanismo verde en la ciudad de Seúl /Urbanisme verd a la ciutat de Seül / Green urbanism in Seoul.

Autor/a: Laura Villaescusa Martínez

Tutor: Joaquín Beltrán Antolín

Cento: Universidad Autónoma de Barcelona

Estudios: Estudios de Asia Oriental

Curso académico: 4º

Palabras clave

Urbanismo verde, Seúl, Cheonggyecheon, Insadong, medio ambiente, desarrollo, chaebol, sociedad, sostenibilidad

Urbanisme verd, Seül, Cheonggyecheon, Insadong, medi ambient, desenvolupament, chaebol, societat, sostenibilitat

Green urban planning, Seoul, Cheonggyecheon, Insadong, environment, development, chaebol, society, sustainability

Resumen del TFG

En este trabajo se analiza el estado de la cuestión del urbanismo verde en la ciudad de Seúl. Para ello, primero se analiza el concepto de urbanismo verde y de otros relacionados con él. A continuación, se presentan las políticas del gobierno nacional y/o local que afectan a este tipo de urbanismo y varios proyectos urbanísticos ya realizados: La restauración del Cheonggyecheon, de la Plaza del Diseño de Dongdaemun, y de la zona de Insadong; así como otros planteados, como el proyecto Seúl 2030 y la transformación de Seúl para ser una ciudad más orientada a los peatones. Por último, se analizará el debate existente sobre la aplicación de este concepto en la ciudad de Seúl.

En aquest treball s'analitza l'estat de la qüestió de l'urbanisme verd a la ciutat de Seül. Per a això, primer s'analitza el concepte d'urbanisme verd i d'altres relacionats amb ell. A continuació, es presenten les polítiques de govern nacional i / o local que afecten a aquest tipus d'urbanisme i diversos projectes urbanístics ja realitzats: la restauració de l'Cheonggyecheon, de la Plaça de l'Disseny de Dongdaemun, i de la zona de Insadong; així com altres plantejats, com el projecte Seül 2030 i la transformació de Seül per ser una ciutat més orientada als vianants. Finalment, s'analitzarà el debat existent sobre l'aplicació d'aquest concepte a la ciutat de Seül.

This paper analyzes the state of the of green planning in the city of Seoul. To do this, the concept of green urban planning and others related to it are first presented. Next, the national and / or local government policies that affect this type of urban planning are analyzed and several urban projects already carried out are presented: the restoration of the Cheonggyecheon, the Dongdaemun Design Plaza, and the Insadong area; as well as other proposals, such as the Seoul 2030 project and the transformation of Seoul to be a more pedestrian-oriented city. Finally, the existing debate on the application of this concept in the city of Seoul will be analyzed.

Aviso legal

© Laura Villaescusa Martínez, Barcelona, 2020. Todos los derechos reservados.

Ningún contenido de este trabajo puede ser objeto de reproducción, comunicación pública, difusión y/o transformación, de forma parcial o total, sin el permiso o la autorización de su autor/a.

Avís legal

© Laura Villaescusa Martínez, Barcelona, 2020. Tots els drets reservats.

Cap contingut d'aquest treball pot ser objecte de reproducció, comunicació pública, difusió i/o transformació, de forma parcial o total, sense el permís o l'autorització del seu autor/de la seva autora.

Legal notice

© Laura Villaescusa Martínez, Barcelona, 2020. All rights reserved.

None of the content of this academic work may be reproduced, distributed, broadcasted and/or transformed, either in whole or in part, without the express permission or authorization of the author.

Índice

Introducción.....	4
1. ¿Qué es el urbanismo verde?.....	6
1.1. Los principios del Urbanismo verde	7
1.2. Conceptos asociados al Urbanismo Verde:	9
2. Urbanismo verde en la ciudad de Seúl	11
2.1. Leyes y papel del gobierno nacional y local	11
2.2. Proyectos realizados que ilustran la cuestión.....	14
2.2.1. El Proyecto de Restauración de Cheonggyecheon	15
2.2.2. Proyecto de la plaza del diseño de Dongdaemun	20
2.2.3. Insadong	21
2.3. Proyectos futuros	24
2.3.1. Transición de una ciudad orientada a los vehículos a una hacia los peatones 24	
2.3.2. Plan de Seúl para 2030	25
3. Debate sobre el urbanismo verde	29
3.1. ¿Es aplicable el concepto a la ciudad de Seúl?	29
3.2. Críticas hacia los proyectos realizados	32
Conclusión.....	38
Bibliografía.....	43

Introducción

A lo largo de la historia muchas ciudades han crecido tanto en territorio como en población. En el siglo XX en comparación al pasado este crecimiento ha sido mayor y más acelerado debido a diversos factores, siendo uno de los más importantes la industrialización concentrada en las ciudades. Ante este tipo de crecimiento se plantearon nuevas formas de organizar las ciudades, que no sólo se centraran en la prosperidad económica de sus habitantes, sino que también tuvieran en consideración el medio ambiente y el bienestar de la población en aumento en el medio urbano.

A raíz de esta necesidad surgió el urbanismo verde como una clave para favorecer la vida de los ciudadanos cuidando de su ecosistema. En este trabajo, primero se definirá qué es el urbanismo verde a partir de diferentes autores, ofreciendo una visión amplia del mismo que proporciona el marco teórico y conceptual que se utilizará.

En segundo lugar, se analizará la aplicación del concepto de urbanismo verde en la ciudad de Seúl. ¿Es posible hablar de urbanismo verde en esta ciudad? Y ¿En qué medida? ¿Cómo se demuestra? Para determinarlo es necesario analizar los proyectos que se han realizado y que han contribuido al urbanismo verde. También los proyectos actuales y las leyes que favorecen a este tipo de desarrollo. Así como las propuestas de futuro.

Por último, se analizará qué efecto tienen estos proyectos en Seúl y en la ciudadanía. Porque, aunque desde el gobierno se ha propuesto este tipo de medidas que contribuyen al urbanismo verde, hay que determinar si en la práctica ha ayudado a la población o, por el contrario, existía otro tipo de intereses no mencionados. Por eso preguntamos, ¿Se busca realmente un urbanismo verde o este concepto es utilizado con otros intereses? ¿Corresponden estos proyectos verdaderamente a ilustrar la cuestión del urbanismo verde?

Es por esto que en primer lugar nos centraremos en saber qué es el urbanismo verde. A nivel teórico, las fuentes consultadas que cabe destacar a Lehmann Steffen (2011) que realiza una aproximación al urbanismo verde surgido en Europa y lo aplica a Asia a pesar de las diferentes características y orígenes de las ciudades. Define el urbanismo verde como un concepto para describir asentamientos inteligentes, seguros. Que son sostenibles porque se han adaptado a las nuevas tecnologías con el uso de sistemas que

responden a eventos extremos y forman parte de la solución para conseguir sostenibilidad respecto al cambio climático, el uso del petróleo o en el papel de la diversidad.

En segundo lugar, se analizan casos concretos de proyectos urbanísticos actuales a partir de la información en línea como “Proyecto en la plaza del diseño de Dongdaemun” o “La Restauración del arroyo Cheonggyecheon” y la “Reconstrucción de Insadong”, para determinar el estado del urbanismo en la ciudad de Seúl.

También se incluyen proyectos actuales y futuros a partir de la página oficial del gobierno (www.seoulsolution.kr), donde se exponen los proyectos realizados y proyectados, acompañado por documentos e imágenes que ilustran y proporcionan referencias. Los proyectos futuros se presentan en el tercer apartado de este trabajo, en concreto los casos de “La transición hacia una ciudad orientada a los vehículos a una centrada en los peatones” y el “Plan Seúl 2030”. Para estos dos proyectos cabe destacar la información de An y Kim (2015) o Yang (2015), entre otros.

Por último, se presentará el debate sobre el concepto de urbanismo verde en Seúl. Por ejemplo, Schuetze y Chelleri (2016) cuestionan el tipo de medidas realizadas y argumentan que no debería llamarse urbanismo verde a los proyectos realizados. Además, otros autores no conciben el urbanismo en Seúl como urbanismo verde y utilizan conceptos alternativos como Douglass (2015) con el “Urbanismo Chaebol”, al considerar que el objetivo de estos proyectos es beneficiar a los grandes y poderosos conglomerados económicos de Corea del Sur, con múltiples conexiones con el poder político.

Para realizar este trabajo la información analizada procede de búsquedas bibliográficas de artículos y libros, así como de otro tipo materiales e informes publicados en internet relacionados con el concepto del urbanismo verde desde distintos puntos de vista y su aplicación en concreto a la ciudad de Seúl, con sus propias particularidades.

Además, el hecho de haber residido en la ciudad de Seúl mientras realizaba el trabajo me ha permitido observar in situ distintos proyectos en primera persona, comparándolos con la documentación consultada sobre cómo estas áreas eran antes. He podido descubrir en primera persona los cambios tan significativos que ha tenido la ciudad en un tiempo relativamente corto.

1. ¿Qué es el urbanismo verde?

Urbanismo verde es un concepto que se utiliza para describir asentamientos inteligentes, seguros. Que son sostenibles porque se han adaptado a las nuevas tecnologías con el uso de sistemas que responden a eventos extremos y forman parte de la solución para conseguir sostenibilidad respecto al cambio climático, el uso del petróleo o en el papel de la diversidad. Este concepto se ha aplicado originalmente a ciudades europeas que cumplen estos requisitos. (Lehmann, 2011: 243)

El urbanismo verde surge a partir de un debate de los últimos 30 años sobre el futuro del urbanismo de las ciudades. La primera vez que se utilizó este concepto fue en 1902 en un libro de Ebenezer Howard titulado *La Ciudad Jardín del mañana* cuya agenda y política y social se ha tenido en cuenta en los últimos años. Por otra parte, Reyner Banham fue pionero en la idea de que la tecnología, las necesidades humanas y los problemas ambientales debían ser considerados desde un punto de vista integral como una parte de la arquitectura. Lewis Mumford y Jane Jacobs no lo llamaban urbanismo verde, pero se piensa que ambos tienen obras significativas que tratan sobre este concepto. Además, aparece en títulos de los años 70 como *Diseño con el clima*, *Diseño con la Naturaleza* (Lehmann, 2011: 243).

A finales del siglo XX algunas ciudades como Tokio, Sao Paulo, Ciudad de México, Mumbai, Calcuta, Shanghai y Beijing empezaron a crecer convirtiéndose en espacios urbanos infinitos. Lo que buscaba la teoría del urbanismo verde era transformar las ciudades existentes, que se encontraban fragmentadas a y modelarlas para que fueran más compactas. Buscaban convertirlas en ciudades ecológicas, que se centran en ajustar la relación entre la ciudad y la naturaleza (Lehmann, 2011 :244).

Según Jeon (2019) el término Urbanismo Verde se tradujo al coreano en 2013 y se definió como la práctica de crear comunidades beneficiosas para el ser humano y el medio ambiente. En un intento de transformar lugares, comunidades, estilos de vida hacia un modelo más sostenible y con un consumo menor.

Corea, en las primeras negociaciones internacionales acerca de las emisiones de CO2 que se hicieron en 1990 se mostró a la defensiva por depender mucho de las exportaciones y de industrias emisoras de Gases de Efecto Invernadero (GEI). Sin

embargo, al final, el gobierno, por orden presidencial, acabó optando por un crecimiento verde. Gracias a ello, podrían beneficiarse en el emergente mercado global de las energías renovables. Presentó el concepto de crecimiento verde como una solución para mejorar la competitividad antes de que les descubrieran en una posición vulnerable frente a los demás países. Si no hubieran reducido sus emisiones, como miembro de la OCDE habría estado sometido a las presiones internacionales (Lim, 2019: 21).

El presidente Lee tomó la iniciativa del Crecimiento Verde como una política nacional en el siglo XXI, estableciendo varias bases institucionales para el proceso. Ya que se consideraban a sí mismos uno de los "países desarrollados" se les demandó que aumentaran su preocupación por el medio ambiente (Jeon, 2019: 773).

1.1. *Los principios del Urbanismo verde*

1.1.1. Interdisciplinar

Requiere la colaboración de arquitectos, ingenieros, planificadores urbanos, ecologistas, planificadores del transporte, físicos, psicólogos, sociólogos, economistas, arquitectos, diseñadores urbanos y otros expertos. El urbanismo verde intenta minimizar el uso de energía, agua y materiales, así como su transporte y fabricación (Lehmann, 2011: 254).

Gráfico 1. Principios del urbanismo verde



Fuente: Lehmmann (2011)

1.1.2. Diferencias entre países

El urbanismo verde presenta diferentes características según el país. Por ejemplo, en Europa muestra características distintivas en comparación a Corea.

A nivel europeo también hay que tener en cuenta que hay instrumentos que desempeñan un importante papel en el urbanismo verde, como la Perspectiva de Desarrollo Espacial Europea (ESDP) adoptada en 1999 y la Agenda Territorial en 2007 para la agrupación regional de la competición e innovación y riesgo en el manejo del cambio climático (Jeon, 2019:776).

El Programa XXI (Programa de medidas adoptadas por 179 gobiernos en 1992 en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y Desarrollo.) Corea y Europa realizaron un número de políticas y programas individuales que eran parecidos en algunos puntos o incluso iguales. Sin embargo, el gobierno coreano desempeñó en 2008 un importante papel implementando una nueva agenda nacional, en el caso del crecimiento verde. Por el contrario, el gobierno local no tuvo tanta iniciativa a la hora de planificar e implementar medidas.

En las ciudades europeas, por el contrario, el gobierno central, a pesar de jugar un papel importante, fueron los gobiernos locales y municipales quienes estuvieron mejor posicionados al tener las responsabilidades más significativas (Jeon, 2019:776).

Se considera que los países de Asia Oriental tienen un sistema de planificación más centralizado que los europeos. El Crecimiento Verde en Corea es resultado del sistema de decisiones nacional. A pesar de esta tendencia, también hay países europeos que actúan de ese modo, como Holanda que también se rige por una centralización fuerte y planificada (Jeon, 2019: 776).

También hay que tener en cuenta que, aunque los problemas medioambientales son globales, hay diferentes variaciones en la respuesta al cambio climático dependiendo de la nación porque los países que, por ejemplo, en su industria utilizan GEI (Gases de Efecto Invernadero) se muestran más reacios a reducir de forma significativa los

mismos y llegan incluso a intentar cuestionar la existencia del cambio climático (Lim, 2010: 20).

1.2. Conceptos asociados al Urbanismo Verde:

Algunos autores no utilizan el concepto de urbanismo verde para referirse a la ciudad de Seúl y usan otros que pueden ser parecidos o totalmente contrarios, hasta llegar incluso a desacreditar la existencia del urbanismo verde. A continuación, se presentarán para distinguir cada uno y sus distintos puntos de vista sobre los mismos procesos ocurridos en Seúl.

1.2.1. Urbanismo Chaebol

Los Chaebol son conglomerados que surgieron de empresas familiares en las décadas de 1950 y 1960 y son empresas muy grandes que abarcan diferentes sectores en Corea del Sur, incluyendo el sector inmobiliario.

Es por esto que el urbanismo en Corea del Sur ha sido denominado por algunos autores, como Kalinowski (2006), como ‘Urbanismo Chaebol’. Las Chaebol aumentaron su poder en 2003 con la elección del alcalde Lee Myung-Bak cuyo objetivo fue conseguir un estatus global para la ciudad y aprobó una serie de mega-proyectos urbanos, siendo las Chaebol las empresas salieron favorecidas de ello (Douglass, 2015: 149).

1.2.2. Neodesarrollo

El neodesarrollo es un proceso que desea convertir a la ciudad en un motor nuevo de crecimiento avalado por el estado central y el mercado. Los líderes municipales afirman que proporcionarán mejores viviendas, bienestar, mejora del medio ambiente y otros beneficios naturales (Cho, 2019: 52).

1.2.3. Comunidad creativa

Una comunidad creativa es la que incluye no solo elementos físicos en la preservación del lugar, sino también los elementos intangibles de los estilos de vida y las costumbres o las tradiciones (Douglass, 2015: 150).

1.2.4. *Pueblo vivo*

Es una zona habitable centrada en el peatón que refleja la localidad en función de la vida cotidiana de los residentes. Además, los residentes deberían poder seleccionar el área del proyecto a mejorar del entorno residencial con un sentido de vínculo y apego, en función de sus experiencias cognitivas (Kim y Lee, 2018: 293).

1.2.5. *Ciudad progresista*

Idea de progreso como un proceso libre de crueldad, injusticia y despotismo que ocurre una vez que las personas aplican el conocimiento de forma racional. Es a su vez, un sinónimo de avances tecnológicos, ciencia y organización social (Cho, 2019: 48) .

Las ciudades progresistas son aquellas que están construidas o reformadas para volver a aportar el valor al ser humano con cuatro pilares fundamentales que son la inclusión, la justicia distributiva, la convivencia y la sostenibilidad ambiental (Cho, 2019:15)

1.2.6. *Ciudad verde*

Se define como una ciudad ecológica representada por indicadores de rendimiento ambiental. Otros indicadores que se toman en cuenta son las viviendas diversificadas, sistema de transporte público, tráfico orientado a las personas, huella ecológica, etc. (Chang, 2018: 20).

Es, además, una ciudad saludable llena de espacios verdes y vitales, orientada a las personas y habitable. Así como una ciudad cultural con sus propias características y estilo, con desarrollo sostenible de su entorno, economía y sociedad (Chang, 2018: 21).

Es necesario desarrollar activamente bosques urbanos, proteger ríos y humedales, mejorar las funciones naturales y ecológicas de la ciudad y mejorar la capacidad de desarrollo de la ecología urbana. Se debe prestar atención al control de la contaminación, abogar por el ahorro de energía y la reducción del carbono, fomentar el transporte verde. Las ciudades deben promover ideas verdes, proteger el ecosistema de la tierra y crear conjuntamente un mejor futuro verde (Chang, 2018: 21).

1.2.7. Cosmópolis y globópolis

Estos términos son contrarios el uno del otro y tienen que ver en cuanto al urbanismo verde porque el considerar que una ciudad como Seúl sea cosmópolis o globópolis puede cuestionar si existe urbanismo verde, o no.

Las globópolis reconstruyen la ciudad en una esfera privada con limitado espacio público. Privatizan espacios urbanos que se vuelven más exclusivos. Favorecen franquicias globales que homogenizan el comercio de la ciudad y la arquitectura global que no hace referencia a la sociedad local (Douglass, 2009: 6).

El cosmopolitismo, según Douglass (2009), se centra en conexiones con la historia, el vecindario y la comunidad construyendo con la arquitectura vernácula y respetando su identidad. Es por esto que el cosmopolitismo se asocia al urbanismo verde, dado que la globópolis no cumple con los requisitos del urbanismo verde.

2. Urbanismo verde en la ciudad de Seúl

Seúl es una ciudad con 10 millones de habitantes y una de las de mayor densidad de población del mundo. Se considera una megaciudad por lo que la planificación y llevar a cabo medidas políticas es más complejo que en otras ciudades de menor magnitud y población.

A continuación, veremos el papel del gobierno central coreano, así como el del gobierno local en el urbanismo verde en Seúl. Ilustrando la cuestión con proyectos ya realizados y algunos de los que se han planteado para un futuro cercano.

2.1. Leyes y papel del gobierno nacional y local

El desarrollo en Corea comenzó en 1948 con la reconstrucción de la ciudad y su nuevo gobierno. Más tarde, durante el denominado “Milagro Coreano” el desarrollo fue sinónimo de crecimiento económico y rápida urbanización (Cho, 2019: 51).

Con el poder delegado para el desarrollo, como en la planificación urbana, los gobiernos locales se involucraron en una carrera hacia el desarrollo urbano impulsado por el mercado a gran escala, que involucraba:

- Reconstrucción de viviendas
- Desarrollo de distritos culturales
- Regeneración del centro de la ciudad
- Restauración de la naturaleza urbana

Todo ello orientado a la revalorización del espacio urbano (Cho, 2019: 52).

El gobierno del presidente Lee Myung-Bak (2008-2013) presentó la iniciativa llamada “Disminución de carbón y más crecimiento verde” cuando tras su mandato como alcalde (2002-2006) fue elegido como presidente en 2008. Para él, el crecimiento verde suponía una oportunidad para facilitar el desarrollo tecnológico, la creación de trabajos, la cohesión social y el crecimiento económico. Afirmaba que la clave era diseñar proyectos comprometidos con el medio ambiente que sirvieran de inspiración a los países en vías de desarrollo (Lim, 2010: 21).

Además, en 2009 se estableció el Comité para el Crecimiento Verde administrado por el primer ministro y un representante del sector privado. Estaba compuesto por 29 representantes del sector privado y 18 del sector público. Tenía 3 objetivos principales (Lim, 2019: 30):

- Crear una sinergia entre el medio ambiente y el crecimiento
- Mejorar el estatus internacional
- Mejorar la calidad de vida

Las políticas urbanas actuales buscan preservar el entorno natural, su riqueza cultural y pasado histórico mientras mejoran la calidad de vida de los ciudadanos con soluciones innovadoras, altruistas y que fortalezcan la calidad de vida de los ciudadanos de Seúl.

De acuerdo con la Ley Nacional de Planificación y uso del Territorio (2003) el sistema de planificación consta de tres etapas que son la realización del plan maestro, el plan de vivienda en el área y el plan de gestión urbana (Girón, 2018: 3)

2.1.1. *Tipologías de planificación*

- ◁ **Planes creados por una ley marco.** Estos planes tienen prioridad, están en la parte más alta de la jerarquía y proporcionan visiones a largo plazo y direcciones estratégicas para el uso, desarrollo y preservación del territorio nacional.
- ◁ **Planes creados por la Ley de Planificación.** Proporcionan pautas para los problemas de desarrollo urbanos relacionados con dos o más ciudades adyacentes tales como infraestructura, transporte interurbano, planes de gestión de residuos, protección de espacios verdes, etc. Un gobernador provincial o alcalde de una ciudad prepara el primer borrador del plan para el área metropolitana y luego celebra audiencias públicas durante al menos 30 días.
- ◁ **Planes de desarrollo y ajuste.** Se aplican a proyectos de desarrollo a gran escala, incluidos nuevos pueblos y ciudades. Al alentar el desarrollo multifuncional y de uso mixto, busca crear un entorno urbano más dinámico y vital. Por lo tanto, el área del proyecto debe ser lo suficientemente grande como para facilitar el desarrollo de uso mixto. Lo cual requiere un mínimo de 10.000 metros cuadrados en áreas residenciales, comerciales o verdes y al menos 30.000 en áreas industriales. Las áreas verdes no pueden designarse como áreas de desarrollo urbano a menos que un Plan de Área Metropolitana y el Plan Integral de la Ciudad las definan como áreas potenciales del desarrollo (Zhang y Wang, 2019: 159).

Desde 2011 y hasta la actualidad el alcalde de Seúl es Park Won-Soon, que ha impulsado desde que entró en el gobierno municipal una serie de políticas para contribuir al urbanismo verde en la ciudad.

El gobierno del alcalde Park tiene una fuerte coalición con ONGs medioambientales. También tiene una motivación para frenar los megaproyectos para el desarrollo como ejemplo del desarrollo sostenible que defiende como principio central (Cho, 2019:60)

En 2012 se estableció el Comité de Desarrollo Sostenible, este a su vez produjo el Plan Maestro para el Desarrollo Sostenible de Seúl en 2014 y el plan fue presentado en 2015 en el Congreso Mundial del Consejo Internacional de Iniciativa Ambiental Local, que se celebró en Seúl (Cho, 2019: 60).

Las políticas del alcalde Park se centraron en la energía, con el eslogan de “Hacer Seúl la Ciudad de la Luz Solar” y su objetivo era reducir las centrales de energía nuclear. Consiguió reducir el gasto de energía en 250 millones de toneladas equivalentes del petróleo en dos años (Cho, 2019: 61).

Otro factor del urbanismo verde es que se incluya a los ciudadanos en la toma de decisiones, ya que no solo trata del bienestar del medioambiente, sino que tiene que ir de la mano con el bienestar de la población.

El alcalde Park ha abierto su oficina de alcalde para que pueda ser visitada por el público general. También organiza encuentros para el diálogo de diferentes cuestiones con residentes locales contribuyendo al diálogo entre los residentes y el gobierno municipal (Cho, 2019: 53).

2.2. Proyectos realizados que ilustran la cuestión

A continuación, hablaremos de tres proyectos realizados en la primera década de los 2000. Se trata de la restauración del arroyo Cheonggyecheon, la transformación del Estadio de Dongdaemun en la Plaza del Diseño de Dongdaemun y por último la restauración de la zona de Insadong.

Ilustración 1. Mapa de Seúl con la localización de los proyectos realizados señalados



Fuente: Google Maps

2.2.1. El Proyecto de Restauración de Cheonggyecheon

Cheonggyecheon es un arroyo que se encuentra en la ciudad de Seúl, concretamente en la parte norte, atravesando la zona de Jong-no. Este arroyo es un afluente del río Han que divide la ciudad de norte a sur. A pesar de que fue cubierto por una autopista durante unos años, ahora vuelve a ser un entorno natural, muy popular entre residentes y turistas.

Ilustración 2. Mapa de Seúl con la localización del Cheonggyecheon



Fuente: Visit Seoul: http://english.visitseoul.net/walking-tour/Cheonggyecheon-1_/636

El arroyo Cheonggyecheon es un lugar fundamental para la ciudad, se considera que la civilización coreana nació en este lugar. Sin embargo, con la evolución de la ciudad lo que se hizo fue pavimentar por encima del río entre 1956 y 1970. Se colocaron infraestructuras de carretera a lo largo del río Han y se cortó el acceso natural a la fuente de agua (Looser, 2013: 2).

Está en el corazón histórico del distrito de negocios. Este arroyo está ahí desde la dinastía Joseon (1312 – 1910). En ese entonces, se utilizaba para lavar la ropa, socializar y actividades culturales. El proyecto para cubrirlo empezó en el periodo colonial japonés (1910 – 1945). Sin embargo, no se hizo hasta el año 1956 por el crecimiento económico tan rápido que tuvo el país (Hwang, 2015: 133).

En la época de 1970-1980 el objetivo era fundamentalmente la conveniencia y el beneficio económico, pero a partir de 1990 la población se concienció más con el medio ambiente y comenzaron a surgir propuestas para quitar la autopista (Hwang, 2015: 135).

No fue hasta principios del 2000, con el alcalde Lee Myung-Bak, que se inició el debate de devolver el arroyo a un estado más natural y acabar con la autopista que lo cubría y también los vecinos colaboraron en este proyecto.

Las oficinas municipales junto con la participación de los residentes y comunidades locales propusieron estrategias para revivir el arroyo. Se enfocaron en la naturaleza y la ecología. Se realizaron los planes para quitar la autopista que se había construido por encima y restaurar el cauce. Se tomó esta decisión por razones económicas, políticas y ecológicas. Se buscaba revitalizar la ciudad volviendo a desarrollar las industrias deterioradas por el entierro del río, el eslogan de este proyecto era “Freeway to greenway” (Hwang, 2015: 133).

También el proyecto fue fruto del trabajo del grupo de diseño urbano, el coordinador del gobierno metropolitano, las contribuciones de los especialistas e ingenieros de varias firmas. El diseño del proyecto urbano se convirtió en un ámbito que incluía diferentes competencias y especializaciones, se necesitaba la sinergia entre disciplinas y sectores especializados. Creaba, en aquel entonces, un nuevo paradigma que daba respuesta a las cuestiones de forma urbana y la integración de diversos puntos de vista, ofreciendo una interpretación de este fragmento de la ciudad que iba más allá de los límites del espacio (Looser, 2013: 11).

Ilustración 3. Cheonggyecheon antes y después de la Restauración



Fuente: Landscape Architecture Foundation <https://www.landscapeperformance.org/case-study-briefs/cheonggyecheon-stream-restoration>

Los objetivos del proyecto eran los siguientes:

- Rediseñar el arroyo como un espacio urbano capaz de atender a causas hidráulicas y de infraestructura de todo tipo
- Convertir un espacio de la ciudad en un espacio natural
- Construir un bulevar abierto entre los bloques de la ciudad que lo rodean
- Incorporar tres niveles separados en el bulevar por dos y seis metros con forma definida
- Construir un sistema de puentes y rampas interconectadas gracias a un proceso de rediseño y transformación (Looser, 2013: 8).

Además, se planificó restaurar las paredes de los castillos y embellecer las calles como Nandaemun-no, Sejong-no y Jong-no para crear un eje longitudinal y circular verde entre las cuatro puertas históricas. También restaurar la forma original de Sajikdan y crear un cinturón de cultura y turismo, preservando elementos culturales modernos como Jongmyo y la iglesia Jeong Dong (Hwang, 2004: 5).

También querían fortalecer el desarrollo residencial, Para ello se debía mejorar la zona, conservar las casas tradicionales y las residencias modernas de gran calidad. La oferta de vivienda era un factor crítico a la hora de revitalizar la zona. Se discutió, también, el problema del aparcamiento. Algunos proponían flexibilizar su regulación porque al construir parkings iría a vivir más gente con dinero, pero también mencionaban que entonces el uso de vehículos aumentaría y empeoraría el estado del lugar (Hwang, 2004: 5).

En cuanto a la industria la zona de Cheonggye 6 ga en Dongdaemun se quería convertir en un distrito de moda. En la 7 y la 8 se mejoraría para crear complejos industriales donde producir zapatos y objetos de papelería. Munjeong y Jangi serían sitios para comercios alternativos. Complejos de negocios internacionales con oficinas multinacionales e instituciones financieras internacionales alrededor de Myungdong, Dedong y Sangakadong. Diversas instalaciones y hoteles apoyarían esto. Según el plan de revitalización los propietarios recibirían ciertas cantidades por la indemnización al abandonar sus casas, y al terminar el periodo se les daría una participación de las ganancias del proyecto (Hwang, 2004: 6).

Ilustración 4. Recorrido y alrededores del Cheonggyecheon



Fuente: Visit Seoul http://english.visitseoul.net/walking-tour/Cheonggyecheon-1_/636

El alcalde Myung-bak Lee en 2002 anunció que el proyecto se llevaría a cabo en un total de 27 meses incluyendo el derribo del viaducto, la ejecución de infraestructura subterránea y construcción de espacio público. El proyecto fue dividido entre tres sectores repartidos entre las empresas chaebol Daelim, Samsung y Hyundai, fue coordinado por el equipo municipal de la ciudad e integraba distintas lógicas (Looser, 2013: 9).

El proyecto consistió en las siguientes fases:

- Primera fase (1995-1998): Se ecologizaron los frentes de agua, añadieron ciclovías, caminos de acceso, instalaciones de purificación de agua, y bancos de vegetación.
- Segunda fase (1999-2002): Se crearon pantanos bajos y áreas de descanso.
- Tercera fase (A partir de 2003): Se hicieron cubiertas panorámicas y puentes peatonales, además de comprometerse a un constante mantenimiento (Hwang, 2015: 135).

Una vez realizado el proyecto el arroyo está compuesto por cuatro secciones, cada una de unos dos kilómetros aproximadamente. Según el Proyecto de Restauración de Cheonggyecheon la primera sección representa la historia y la tradición. La segunda ejemplifica los aspectos culturales. La tercera representa la naturaleza y la esperanza en

el futuro. Por último, en la cuarta sección lo que hay son humedales y pantanos (Hwang, 2015: 136).

La realización de este proyecto trajo a Seúl, según Looser (2013), una serie de beneficios, no solo ambientales. También económicos, sociales y culturales, sobre todo en la zona de Jong-no, donde, además del río se encuentran diversos monumentos históricos que acabaron integrándose con esta construcción.

- Beneficios medioambientales

Este proyecto de restauración transformó el centro de Seúl, una zona de tres millas de agua (mejor poner el equivalente en kilómetros) fluyendo, un lugar repleto de flora, fauna y ciudadanos pasando sus ratos libres. La restauración del caudal y la fauna no solo cambió la ecología a lo largo de la ciudad, también afectó a las condiciones climáticas en las zonas cercanas a la corriente del río, eliminando polución en el aire e incluso bajando la temperatura hasta cinco grados (Looser, 2013: 19).

Ahora la ciudad tiene un cauce más natural y limpio de agua fluyendo por el centro, es una señal de transformación de Seúl hacia una metrópolis más ecológica. El número de peces en la zona ha aumentado, también el de pájaros e invertebrados, mamíferos y anfibios (Looser, 2013: 30).

También ha servido como sistema de refrigeración para la ciudad bajando la temperatura. Consiguiendo así, mitigar el efecto de las islas de calor que se producen en las grandes ciudades (Looser, 2013: 30).

Lejos de aumentar el tráfico por suprimir esta autovía el proyecto ha reducido la presión en los distritos de negocios centrales aumentando el uso del transporte público redirigiendo el tráfico hacia otras zonas (Looser, 2013 :19).

- Beneficios económicos

Este proyecto ha unido dos zonas de la ciudad con un nivel de desigualdad económica bastante grande. Se ha regenerado la ecología social, generando nuevos espacios para el uso diario y ha extendido la diversidad espacial en esta zona céntrica de Seúl (Looser, 2013 :20).

El impacto de la reconstrucción del arroyo ha ayudado a la zona de Ganbuk a ganar competitividad frente a Gangnam como distrito económico. Pues gracias a este proyecto, ha aumentado la construcción de grandes edificios en la zona (Looser, 2013 :62).

- Beneficios sociales y culturales

Los efectos sociales y culturales que ha tenido este proyecto es que ha ganado mucho atractivo para ser visitado, incluso por gente de fuera de Seúl, ha realzado la importancia simbólica del centro histórico y cultural de la ciudad. Ha hecho posible que se excaven y restauren piezas del material cultural que habían estado ocultas durante décadas por la estructura que cubría la corriente del río. También las actividades que se hacen alrededor del río casi cada día lo han convertido en un centro de actividades públicas (Looser, 2013: 61).

Antes la zona del arroyo de Chonggye era únicamente frecuentada para actividades como negocios, trabajo y las compras. Sin embargo, ahora, hay todo tipo de actividades económicas, culturales y recreativas. También es un lugar que visitan los turistas y se piensa que la reforma mejora el ambiente en la rutina de los trabajadores que acuden a la zona cada día.

2.2.2. Proyecto de la plaza del diseño de Dongdaemun

La plaza del diseño de Dongdaemun se construyó en 2016. Un estadio obsoleto que se deterioraba en un área céntrica con la aparición de chabolas, el Gobierno Metropolitano de Seúl (SMG) decidió demolerlo y crear la Plaza del Diseño de Dongdaemun (DDP), un complejo multimedia para albergar un centro de la industria del diseño y la moda, así como un parque cultural para los ciudadanos y visitantes.

Corea pretende rivalizar con París y Milán en las industrias de diseño intensivo, particularmente en la moda. En aquella zona había un mercado donde familias con pocos recursos económicos y vendedores se ganaban la vida. El estadio era famoso por los movimientos anticoloniales y otros eventos políticos durante el siglo XX. El gobierno lo vio como un signo de decadencia económica y caos urbano. Por eso mismo, el área fue arrasada para hacer sitio a la DDP (Douglass, 2009: 12).

Ilustración 5. Antes y después de la Plaza del Diseño de Dongdaemun



Fuente: Yim, S., 2014

<https://koreajoongangdaily.joins.com/2014/03/20/features/Dongdaemun-Design-Plaza-opens-amid-hype/2986725.html>

Ahora es uno de los edificios más característicos de la ciudad de Seúl. Además de su valor estético, también se considera el mayor proyecto de éxito de desarrollo urbano, pues no solo ha transformado una zona céntrica de la ciudad desolada en un centro de vibrante moda y en un destino para los turistas, sino que también ha superado los conflictos entre las partes interesadas e involucradas en el proceso.

Este proyecto supone un nuevo paradigma de espacio público como la Seoul Plaza en el ayuntamiento que destaca por la transformación de una intersección de carreteras en un espacio cívico con un rol importante en la vida colectiva de la ciudad (Looser, 2013: 11).

2.2.3. Insadong

Insadong es un barrio que se encuentra en la zona norte de Seúl, pertenece al distrito de Jong-no. Tiene una calle muy conocida donde se realizan espectáculos, además de estar repleta de tiendas de todo tipo de souvenirs para comprar. También se encuentran dos centros comerciales muy visitados Ssamziegil y Annyeong Insadong. En esta calle, además, hay diversas casas de estilo tradicional que son teterías o restaurantes, y muy cerca se encuentra la aldea de Bukchon construida con casas tradicionales conocidas como hanok.

La calle principal de Insadong tiene unos 700 metros y va desde la rotonda de Angookdong hasta el Parque de Tapgol. Es un distrito renovado donde los coreanos y

extranjeros pueden experimentar la tradición y cultura coreana. Con una atmósfera que combina características tradicionales y modernas (Song, 2011: 30).

Durante la dinastía Joseon los funcionarios vivían ahí, pero los japoneses les obligaron a trasladarse a otro lugar. En aquella época era un lugar donde los mercaderes y clientes se encontraban, y las conversaciones en tiendas eran consideradas como encuentros sociales (Douglass, 2015: 150).

A partir de los años 80 se transformó en un área llena de gente y una atracción turística. Fue denominada como “Calle Cultural” en 1998 debido a los Juegos Olímpicos y se empezaron a construir edificios nuevos (Douglass, 2015: 150).

La renovación de la zona también se debió al reconocimiento del turismo cultural que empezó en la década de 1990 cuando cobró importancia el patrimonio cultural. En el pasado, las políticas de patrimonio cultural se dedicaban exclusivamente a preservarlo, pero evolucionaron para considerar los sitios de patrimonio como una fuente importante y fundamental de recursos turísticos (Song, 2011: 14).

La asociación Solidaridad de Ciudadanos y algunos comerciantes se unieron en una petición al gobierno para que un día a la semana no pasaran coches por la calle principal, revitalizando así, la economía cultural del área (Douglass, 2009: 14).

El programa para quitar los vehículos se propuso en 1997 gracias a la Asociación para la Preservación de la Cultura Tradicional (APCT) organizada por los vendedores que propusieron esta medida para mejorar la calle (Song, 2011:43).

Gracias al inicio de este programa la calle libre de vehículos atrajo a más de 100.000 visitantes a Insadong cada domingo. Al principio de la implementación del programa la APCT realizaba un mercado cultural en la calle principal cada domingo. El mercado estaba compuesto por tres elementos: actuaciones especiales, eventos y un mercado cultural (Song, 2011: 45).

También en 1999 se inició la campaña para restaurar doce tiendas. Estas pequeñas tiendas hicieron una contribución sustancial a la formación del carácter y atracción del área renovada para los extranjeros. Estas tiendas se vendieron a un desarrollador y los dueños, junto con una coalición urbana, lanzaron una campaña para protegerlas de la

demolición. Al final lo que se hizo fue conservar y restaurar estas tiendas, que están integradas en el centro comercial Ssanziegil (Song, 2011: 51).

Ilustración 6. Antes y después de las doce tiendas tradicionales de Insadong



Fuente: Song, 2011: 51 y 55

Bajo el gobierno de Lee Myung-Bak en 2002 la zona fue proclamada Distrito Cultural Nacional, la intención era preservar y promover la cultura tradicional y revertir el desarrollo incontrolado. Además, en 2004 se construyó el centro comercial Ssamziegil donde se venden artesanías, souvenirs, arte y comida. Incluye talleres y 12 tiendas en el primer piso que estaban antes de la construcción del centro comercial (Douglass, 2015: 150).

Con la transición democrática (1980) surgieron comunidades y organizaciones no gubernamentales en Seúl que evitaron la pérdida de la arquitectura vernácula y de áreas culturales vitales de la ciudad. Las más conocidas son las casas *hanok* de Bukchon y la revitalización del área de Insadong (Douglass, 2009: 13).

La organización Solidaridad de Ciudadanos para una Ciudad Sostenible logró el apoyo del gobierno en los años 90, cuando se empezaban a sustituir las casas tradicionales por rascacielos en zona cercana al Palacio de Gyeongbuk. La preservación de los *hanoks* además generó una nueva economía formada por tiendas de artesanía, de souvenirs y restaurantes (Douglass, 2009: 14).

2.3. Proyectos futuros

2.3.1. *Transición de una ciudad orientada a los vehículos a una hacia los peatones*

Seúl apostó por la industrialización y urbanización para el crecimiento urbano, por eso, el sistema de transporte está orientado a los vehículos y se redujo el espacio para los peatones. La ciudad implementó varias políticas para crear un ambiente agradable y seguro para caminar y convertirla en “amigable para los peatones” (Koh, 2017).

Todo empezó con el proyecto de 1998 “Creación de pasarelas amigables para los peatones”. La plaza de Seúl se construyó frente al Ayuntamiento en 2004 entre otros proyectos orientados a la mejora peatonal de la ciudad. Aun así, los entornos peatonales no han mejorado mucho y en 2013 los ciudadanos decían experimentar molestias al pasar debido a la cantidad de vehículos estacionados ilegalmente, las aceras eran muy estrechas. Los peatones eran el 57% de las víctimas en accidentes de tráfico (Koh, 2017).

A finales del 2000 el 95,2% de emisores de gases de efecto invernadero (GEI) eran por el transporte en carretera y empezó a mejorar el transporte público con autobuses eléctricos y de gas natural (Girón, 2018: 7).

La reforma de 2013 tenía 10 proyectos para áreas favorecidas para el peatón, límites de velocidad, mejoras del sistema de señales, creación de carreteras peatonales en el centro de Seúl.

Se quiso revertir la importancia de la movilidad volviendo a dársela al peatón y al transporte público. Muchos pasos elevados se destruyeron para hacer sitio a infraestructuras peatonales. Con la demolición de los mismos acabó surgiendo la iniciativa de “Ciudad amiga del peatón” (Girón, 2018: 7).

Los objetivos son:

- Crear un entorno de tráfico orientado al peatón
- Crear un entorno centrado en la movilidad con bicicletas
- Conseguir una “Ciudad Metropolitana Consciente de la Seguridad Vial”
- Crear condiciones de tráfico sin obstáculos y proporcionar servicios que todos puedan usar

Ilustración 7. Antes y después de la peatonalización de la plaza de Seúl del ayuntamiento, ejemplo a seguir para el proyecto futuro



Fuente: Koh, 2017: 4

Para ello se pretende duplicar el área de superficie peatonal, expandir las zonas peatonales y de transporte público, expandir la red pública de bicicletas con una estrecha integración con las redes de transporte público, reducir las muertes en carretera al introducir un límite de velocidad de 30 km/h en todas las calles residenciales para 2030, convertir todos los autobuses a autobuses de suelo bajo y aumentar la cantidad de taxis para usuarios discapacitados (Girón, 2018: 8).

2.3.2. *Plan de Seúl para 2030*

Lo que persigue es garantizar la sostenibilidad de la gestión territorial nacional con el propósito de usar, desarrollar y preservar la tierra. Propone dirigir las políticas hacia un desarrollo medioambiental racional y sostenible, así como el uso eficiente de los recursos limitados para mejorar la calidad de vida de los habitantes. Es un plan integral con un marco a largo plazo.

La estructura para llevarlo a cabo consiste en el uso de los conocimientos interdisciplinarios integrados, anticipar a largo plazo los efectos de sistemas de estrategias de acción, adaptación de estrategias e instituciones, formulación de metas participativas y repetitivas y estrategia interactiva del desarrollo (An y Kim, 2015: 5).

Desde el año 2000 Seúl se centra más en mejoras cualitativas. En 2014 introdujeron el plan de Seúl 2030 para hacer una revisión y suplementar los planes urbanos anteriores.

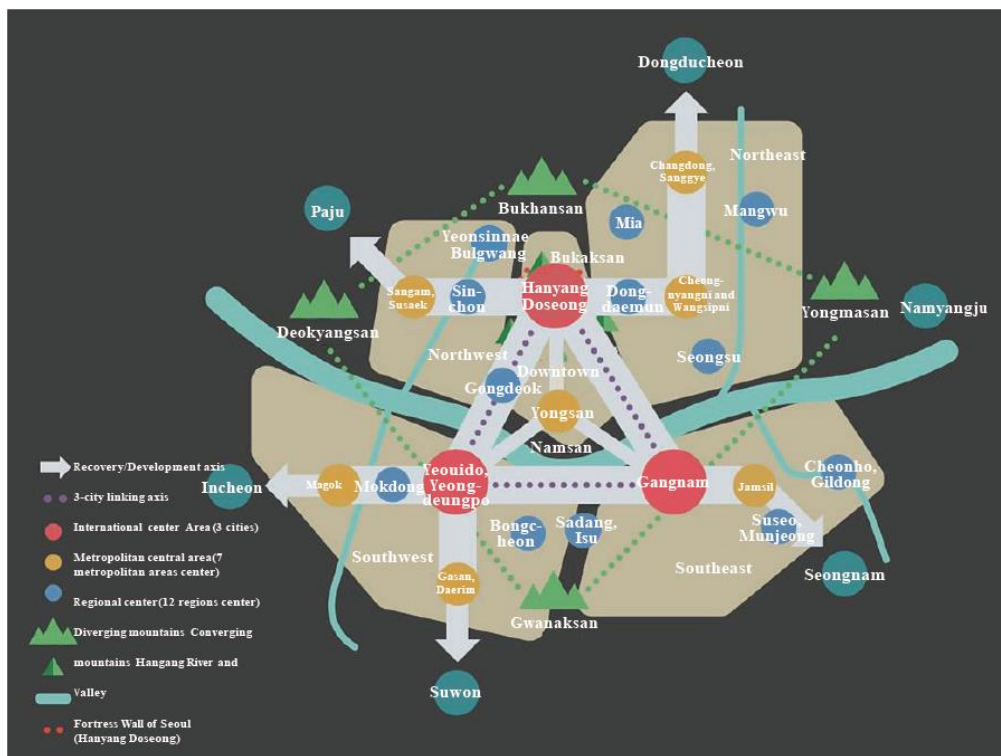
El objetivo era simplificar la información ya que planes anteriores eran complicados de entender para el público general (Girón, 2018: 3).

El plan de Seúl 2030 tiene las siguientes fases:

1. Mirar atrás: definición del problema, delimitación y análisis
2. Mirar hacia delante: combinar elementos exploratorios y normativos
3. Rutas hacia el futuro: Retransmisión múltiple
4. Análisis del portfolio: opciones de políticas robustas y adaptativas
5. Implementación de políticas y aprendizaje: Monitorizar, dar formar y ajustar el futuro (An y Kim, 2015 :3)

El plan propone adoptar un sistema multicéntrico compuesto por tres centros de ciudad multifuncionales, que complementen el distrito de negocios compuesto por la antigua zona amurallada de Hanyang, Yeongdeungpo/Youido y Gangnam. Así como fortificar siete áreas centrales más aptas que son Yongsan, Changdong/Sanggye, Cheongnyangni/Wangsimni, Gasan/Daerim, Sangnam/Susaek y Jamsil. Así como 12 centros locales con conexiones funcionales (Girón, 2018: 3).

Ilustración 8. Mapa estructural para maximizar la comunicación



Fuente: Kim, 2015: 207

Este plan incluye diversos aspectos de la ciudad a nivel social, económico, medio ambiental, energético, de transporte, infraestructura, cultura y bienestar. En la etapa de planificación se ha justificado el procedimiento a seguir recopilando e incorporando las aportaciones de ciudadanos, expertos y administradores (Kim, 2015).

Está muy enfocado a la participación de personas de diversos orígenes para consolidar un sistema de gobierno y fomentar la colaboración de los distritos autónomos que forman el área metropolitana y sus ciudades (Girón, 2018: 3).

Se caracteriza por lo siguiente:

- **Participación de la población:** la determinación de los objetivos fue desarrollada a partir de la deliberación de los ciudadanos
- **Cambio de formato:** Aunque el plan fue decidido por el gobierno nacional afirman que tiene 17 metas que los ciudadanos pueden entender con facilidad y que el plan puede ser más estratégico y holístico que los anteriores
- **Cooperación interdepartamental:** Está dirigido por la oficina de planificación urbana y la de Gestión y Planificación, además de cooperar con todos los departamento y oficinas centrales
- **Seguimiento y evaluación:** Será monitorizado cada año por el Instituto de Seúl que está desarrollado un sistema de seguimiento y evaluación. Las respuestas se acumularán y reflejarán en el siguiente plan (An y Kim, 2015: 10)

Este plan se basa en la Ley de Planificación y Uso del Territorio Nacional, que proporciona la estructura básica y la dirección a largo plazo para el desarrollo de ciudades especiales (Kim, 2015).

El plan en sí es a largo plazo, 20 años, para dirigir las políticas hacia una mejora de la calidad de vida y un desarrollo ambientalmente sostenible usando recursos limitados. Cuenta con la participación de varios sectores como el económico, medioambiental, transporte, infraestructura, cultura y bienestar (An y Kim, 2015: 6).

En Seúl el alcalde tiene autoridad para establecer este plan urbano. En 2009 la autoridad para aprobar el plan se trasladó del gobierno central a los locales debido a la revisión de la Ley de Planificación y Uso del Territorio Nacional, así es como ha conseguido las competencias para poder realizar el plan (Kim, 2015).

Las cuestiones claves es que esté centrado en los habitantes de la ciudad, que se convierta en una ciudad global dinámica con un mercado laboral fuerte, que además de ser una ciudad cultural e histórica, también lo sea para vivir y segura. Con una vivienda estable y un transporte fácil, y en general una ciudad orientada a la comunidad (An y Kim, 2015: 8).

Como plan posterior al Plan de Seúl de 2030 la ciudad de Seúl estableció un “Plan de zona habitable” y designó cinco zonas habitables a gran escala, 116 de media escala y zonas habitables a pequeña escala basadas en la división administrativa requerida si era necesario (Kim y Lee, 2018: 292).

El Plan comunitario fue un plan que seguía al de Seúl 2030 para aplicarlo entre 2012 y 2014. Más de 4.000 residentes participaron en el desarrollo de este plan que fue creado para preplanificar, iniciar la planificación y el establecimiento de los planes regionales y subregionales con los residentes locales (Yang, 2015: 239).

El Plan Regional aborda cuestiones como el trabajo, la industria, la gestión espacial urbana, el transporte y el medio ambiente junto con sus metas y estrategias, en cuanto al Suburbano se divide en cuatro partes que son las áreas urbanas, las zonas especiales, los paisajes y las infraestructuras habitables (Yang, 2015: 241).

Se organizó a los participantes en talleres de 2-4 horas y un facilitador lideraba la sesión. En el primero se explicaba la función que tendrían los participantes locales. En el segundo, discutían los retos que superar y las direcciones del desarrollo. (Yang, 2015: 241).

Según las encuestas la mayoría de los participantes (84%) son residentes entre 50 y 60 años, las mujeres forman el 66% de los residentes en estas reuniones, es decir, falta la participación de los jóvenes, y son las amas de casa quienes lideran la participación (46%). A pesar del bajo conocimiento y la falta de motivación, los participantes calificaron como alta su satisfacción en la participación (Yang, 2015: 241).

El 30% de los participantes estaban interesados en gestión y mejora de las condiciones de vida, el 15% tenían interés en transporte y entorno de movilidad. Y las expectativas del Plan comunitario eran altas, de un 98% (Yang, 2015: 243).

3. Debate sobre el urbanismo verde

Diversos autores critican el uso del urbanismo verde a la hora de aplicarlo a la ciudad de Seúl. Algunos prefieren utilizar otros términos que consideran más acordes para describir su planificación urbana o utilizan una perspectiva que puede llegar a ser totalmente contradictoria con la que hace referencia el urbanismo verde.

Además, aportaremos diferentes críticas sobre los diversos proyectos abordados anteriormente para muestren sus errores y carencias.

3.1. ¿Es aplicable el concepto a la ciudad de Seúl?

Como ya se mencionó al principio, el urbanismo verde se caracteriza por ser una práctica que beneficia al medio ambiente y al ser humano. Sin embargo, este término se ha usado en ocasiones para enmascarar otro tipo de intenciones como el beneficio económico. Por lo tanto, aunque ciertas reformas se hayan hecho en la ciudad bajo el pretexto de que ayudarían al medio ambiente y a las personas que habitaban esa zona originalmente, algunos autores lo cuestionan.

En la ciudad de Seúl a partir de los años 80 se realizó una descentralización de la actividad industrial y de negocios a distintos lugares como Yongsan, Gangnam, Yeoido y Sangnam para competir por la producción económica en diversos distritos, esto hizo que algunas actividades económicas menguaran en lugares históricos de la ciudad que también pasaron por cambios de reestructuración radicales.

La complejidad urbana presenta agravantes en las megaciudades porque estas tienen sus problemas particulares en los que la magnitud de las infraestructuras puede ser abrumadora y los recursos pueden ser escasos. Tiene que haber una fuerte conexión entre el gobierno local y central y la contención de todos los actores desempeña un papel clave (Girón, 2018: 3)

Muchas ciudades asiáticas han seguido el modelo de Nueva York y Londres. El urbanismo verde ha sido promovido con prácticas hacia un diseño de cero emisiones y residuos. Pero poca atención se ha prestado a la sostenibilidad urbana de una sociedad con diferentes culturas y clases.

Douglass (2015) señala que algunos investigadores clasifican la transformación de Seúl como “urbanicida” o “asesinato de la ciudad” por la intensidad y el ritmo de la destrucción social que ha dejado tras de sí.

Además de Douglass (2015) hay autores que no consideran el urbanismo en Seúl como urbanismo verde y se refieren a él con otros conceptos que ajenos y enfrentados al mismo. Por ejemplo, Cho (2019) se refiere a los proyectos previamente mencionados por su relación con el urbanismo verde como un proceso de neodesarrollo.

Este neodesarrollo cuyo objetivo aparente es proporcionar mejores viviendas, bienestar, mejora del medio ambiente y otros beneficios naturales, en realidad provoca que la ciudad acabe más deteriorada por las siguientes razones:

- Aumentan las desigualdades
- Precarizan los trabajos
- Hay una pérdida precipitada de espacios públicos bajo el impulso de la privatización
- Se destruyen desenfrenadamente los barrios
- Hay un deterioro en la ecología
- Hay exclusión de los ciudadanos en el gobierno municipal (Cho, 2019: 52).

En esta misma línea, Douglass (2015) se refiere al urbanismo en Seúl como Urbanismo Chaebol, porque son proyectos en los que estas empresas Chaebol en vez de trabajar juntas para crear un plan de desarrollo para la ciudad lo que hicieron fue ocuparse de diferentes áreas de forma independiente y se expandieron en esta zona imitando un patrón feudal de división del territorio. Contribuyeron a una lógica de desarrollo y, junto con los planes de gobierno, realizaron una innovación urbana excesiva contando con grandes incentivos del gobierno. Las construcciones que realizaron luego las llenaron con sus productos y servicios.

También afirma que los residentes no cuestionaban las prácticas de los chaebol en la construcción de espacios porque lo hacían rápido y con buena calidad, no se solía contar con la participación de los residentes y los ciudadanos. De hecho, entre 2002 y 2011 hubo muchas protestas en Seúl para quejarse por las molestias que estos proyectos producían y la gentrificación inducida por la reurbanización. Pues echaban a los

residentes originales de esas zonas y tenían que irse a barrios de bajos ingresos (Douglass, 2015: 150).

En esto coinciden también Schetze y Celleri (2016) cuando afirman que la regeneración urbana se ha asociado a procesos de gentrificación. El problema es que estos proyectos son falacias, pues en vez de regenerar lo que hacen es reconstruir mediante "utopías verdes". Seúl desde el principio de siglo XXI puso en marcha estrategias de regeneración para mejorar el atractivo de la ciudad para los inversores. En este tipo de estrategias existían tres problemas:

- El problema social de la gentrificación
- El desplazamiento de pequeñas empresas
- La percepción de que las tradiciones y el patrimonio cultural son percibidos como un factor que inhibe el desarrollo moderno.

Para ellos, los proyectos son sostenibles cuando crean un ambiente armonioso que reduce la desigualdad social y mejora la calidad de vida. Con preservación de características locales, habilidad para satisfacer las necesidades físicas y psicológicas, el diseño de la ciudad, una provisión de infraestructuras sociales, disponibilidad de oportunidades de trabajo y buena accesibilidad. No obstante, en la experiencia en Asia esa sostenibilidad urbana se basa en proyectos nuevos sin políticas integrales que tengan en cuenta las perspectivas socioeconómicas (Schuetze y Chelleri, 2016: 410).

A pesar de lo que argumentan Schetze y Celleri (2016) sí que se han llevado a cabo proyectos para regenerar lugares históricos de la ciudad que tienen que lidiar con los problemas urbanos de una forma integral con perspectivas de desarrollo a largo plazo. Pero en la práctica, la regeneración se lleva a cabo mediante megaproyectos, los cuales son la causa de la disminución de la población residente original.

Por su parte, Douglass (2009) afirma que la tendencia de la reestructuración del espacio en Asia Oriental no es necesariamente hacia una cosmópolis. Más bien es hacia una globópolis:

“Globopolis, an unequal, increasingly privatized, consumer driven city that remakes urban space in the name of global competition for markets and investment” (Douglass, 2009: 3).

También añade que la idea de ciudad que tenía el Estado no daba importancia a la vida del vecindario, la arquitectura vernácula, la cultura popular o la planificación participativa. Sin ningún tipo de defensa para poder proteger los vecindarios urbanos tradicionales y los comercios locales. El resultado de la planificación gubernamental fue la destrucción y deslocalización de cientos de miles de personas (Douglass, 2009: 5).

Seúl apoya al sector privado para remodelar la ciudad, para que esté limpia y resulte atractiva a nivel global. Por ejemplo, el "Renacimiento del Río Han" es un plan de 20 años y 22 mega proyectos cuyo objetivo fue transformar el río en un paisaje icónico para que la ciudad sea más competitiva (Douglass, 2009: 10).

Otro de los proyectos fue el U-Town, complejos que satisfacerían todas las necesidades de los residentes. Todo interconectado sin tener que salir del complejo de los edificios. Este plan supondría el desplazamiento de 500 edificios existentes. El proyecto estaba orientado a unir a los consumidores locales con el consumo global de las corporaciones globales coreanas (Douglass, 2009: 11).

3.2. Críticas hacia los proyectos realizados

3.2.1. *Crítica del Cheonggyecheon*

A pesar de la restauración realizada en la zona al quitar la autopista que antiguamente la ocupaba, como consecuencia se han deteriorado ciertos aspectos la zona o la restauración no se ha llevado a cabo de la forma óptima.

De acuerdo a Looser (2013), el proyecto movió las estructuras originales, introdujo un flujo de agua artificial, expulsó a los negocios existentes fuera del área para favorecer a los nuevos negocios. En 2003 se quitó la autopista que lo cubría y en 2005 se completó el proyecto.

Soe (2015) afirma que, aunque en la zona hay muchos elementos culturales como el palacio Gyeongbok y el santuario de Jongmyo que forman parte del patrimonio de la UNESCO y muchas paradas de metro y calles peatonales, los edificios de alrededor de los años 70 están muy deteriorados, además los recursos culturales e históricos están muy dispersos y no están bien integrados con el arroyo (Hwang, 2015 :136).

Otra crítica es que esta área, dividida en cuatro para mantener la armonía entre conservación y desarrollo, con el objetivo de tener un mejor paisaje sería necesario limitar la altura de los edificios. En algunas zonas los límites deberían ser de 60 metros. En otras no deberían permitir edificios más altos de cinco plantas. En Sejong-no la altura debería limitarse a 50-70 metros para que la gente pueda contemplar la montaña Bukansan, pero estas políticas son flexibles y no se aplican (Hwang, 2004: 4).

3.2.2. *Crítica del proyecto de Insadong*

A partir de los años 80 se transformó en un área llena de gente y en una atracción turística. Fue denominada como “Calle Cultural” en 1998 debido a los Juegos Olímpicos y se empezaron a construir edificios nuevos y eso llevó a la gentrificación, por lo que las galerías de arte se tuvieron que trasladar a sitios más baratos (Douglass, 2015: 150).

El desarrollo sin la preservación de las características del lugar es indeseable porque se pierde el carácter distintivo del lugar que atrae a los usuarios por diversos motivos. Sin embargo, existe el dilema de preservar las estructuras del lugar, frente a tener funciones que generen beneficios económicos para los propietarios. Esto dificulta realizar políticas y planes de desarrollo para el área, particularmente los que necesitan la aprobación de los grupos de interés (Song, 2011: 86).

El problema de Insadong es que no ha cambiado de forma gradual, sino por decisiones y políticas particulares. Las decisiones como la introducción de una calle sin vehículos, las 12 tiendas que preservar, el edificio de Starbucks y la rápida afluencia de tiendas de cosmética han introducido estos cambios (Song, 2011: 88).

Los propietarios de las tiendas crearon la Asociación para la Preservación del Insadong Tradicional en 1987. Sin embargo, en 1990 el desarrollo de Seúl durante esa época permitía que hubiera distintos edificios que generaban un contraste muy grande en la zona. Además, en 1999 el Gobierno Metropolitano de Seúl dio permiso para derruir 12 tiendas tradicionales de artesanía (Douglass, 2015: 150).

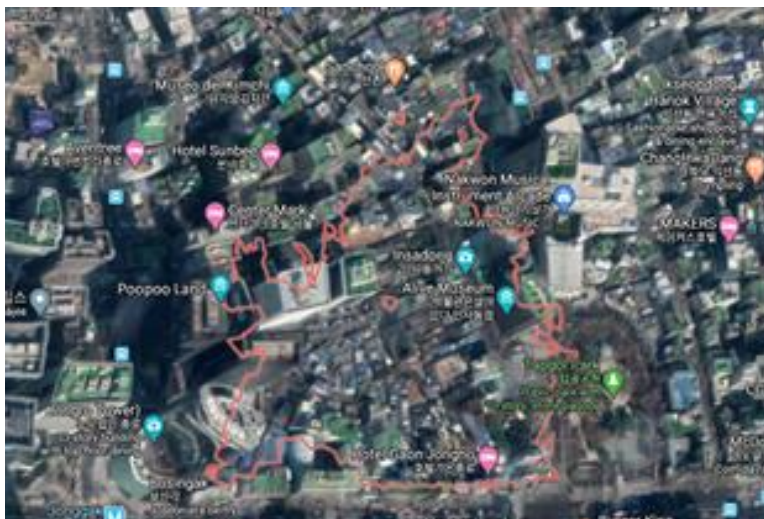
La zona se volvió de interés turístico cuando hicieron la calle peatonal, el atractivo de la zona creció mucho y empezaron los intereses corporativos y gubernamentales para

obtener beneficios. Se realizaron espectáculos simulando la cultura histórica que no tenía relación con Insadong (Douglass, 2015: 150).

En respuesta a esto, se creó la Asociación Para el Retorno de la Apariencia Original de Insadong, porque muchos artistas se habían ido por la comercialización. Su objetivo era que se dejaran intactas las estructuras antiguas y restaurar como estaba el lugar previamente, para lograrlo se unieron a Solidaridad Ciudadana y otras organizaciones comunitarias para solicitar y exigir una moratoria del desarrollo del territorio. Finalmente, en el 2000 se aprobaron medidas para preservar los edificios históricos (Douglass, 2015: 150).

A principios de los años 2000 el gobierno introdujo políticas que promovían el turismo basado en el área tradicional de Insadong. Sin embargo, no tenían un plan específico para lidiar con los problemas causados por el desarrollo del turismo. Es por eso que gracias a la intervención del gobierno y de los ciudadanos se elaboraron medidas para intentar conservar el entorno cultural que estaba cambiando rápidamente. Insadong es un lugar diferente de las áreas que lo rodean, edificios de baja altura rodeado por rascacielos, que atrae a residentes y turistas (Song, 2011: 86).

Ilustración 9. Visión desde arriba del barrio de Insadong



Fuente: Google maps

Bajo el gobierno de Lee Myung-Bak en 2002 la zona fue proclamada Distrito Cultural Nacional, la intención era preservar y promover la cultura tradicional y revertir el desarrollo incontrolado. Pero, en 2004 se relajaron las regulaciones respecto a la altura de los edificios residenciales provocando la subida de los precios y una mayor

gentrificación de zona. De 2004 a 2008 los precios de las viviendas en la zona se multiplicaron por cinco veces más de su valor anterior (Douglass, 2015: 150).

En Insadong no se crearon medidas para supervisar la gestión de las políticas después de ser designado distrito cultural. Como resultado del desarrollo turístico ya no es un lugar donde los visitantes puedan disfrutar realmente de experimentar la tradición coreana (Song, 2011: 87).

Además, en 2004 se construyó el centro comercial Ssamziegil y se demolieron una docena de casas tradicionales. En este centro comercial se venden artesanías, souvenirs, arte y comida. Incluye talleres y 12 tiendas en el primer piso que estaban allí localizadas antes de la construcción del centro comercial. Debido a su construcción, las tiendas de fuera perdieron clientes por el gran atractivo de la nueva construcción. Además, la calle principal se empezó a llenar de tiendas de cosméticos y otras cadenas pertenecientes a empresas chaebol (Douglass, 2015: 150).

Ilustración 6: Centro comercial Ssamziegil



Fuente: <https://www.eatandtravelwithus.com/2016/03/what-to-do-in-insadong/>

Un propietario de una tetería tradicional hablaba de las contradicciones de Lee, que, a pesar de catalogar Insadong como Área Cultural Protegida, los vendedores de toda la vida de allí eran víctimas de las ofertas de los vendedores de cosméticos para que se fueran del lugar y poder ocupar sus establecimientos (Douglass, 2015: 152).

El alcalde Oh Se-Hoon quería que fuera más fácil comprar los productos de interés para los turistas, que incluso pudieran obtenerse por internet. Esto causó que para el año

2012 dos tercios de las artesanías coreanas fueran en realidad hechas en China o en Vietnam debido a la alta demanda a la que los artesanos tradicionales no podían hacer frente (Douglass, 2015: 152).

Por otro lado, los vendedores callejeros de todo tipo de productos se aglomeraban en las calles sin tener que pagar ningún tipo de alquiler o impuesto. Haciendo también que cayeran las ventas de las tiendas de esa calle. Cadenas como Starbucks realizaban modificaciones en su apariencia como una decoración tradicional o poner el letrero en hangul para ocupar también la calle sin ningún tipo de objeción (Douglass, 2015: 152).

Sin embargo, el alcalde Park Won-Soon terminó con la financiación hacia los megaproyectos Chaebol. Abrió la formulación de medidas políticas a la población para que participaran de forma activa. El gobierno de Seúl se movilizó para detener el crecimiento de las tiendas de cosmética que desplazaban a las tradicionales, aunque seguía existiendo ambigüedades en sus políticas (Douglass, 2015: 152).

Finalmente, esa calle se hizo peatonal y atrae a mucha gente del país y del extranjero. La calle se empezó a llenar también de eventos pseudo-culturales. Debido a la comercialización, muchos artistas tradicionales dejaron el área y el objetivo fue dejar el área intacta y restaurarla como era antes (Douglass, 2009: 15).

El problema con estas zonas es que sube el precio de las viviendas, surge interés comercial y gentrificación a su alrededor. El valor del suelo es tan alto que algunos propietarios de comercios y actividades tradicionales no pueden pagarlo. Al final los intereses económicos acaban dominando estos espacios (Douglass, 2009: 16).

Según los investigadores gubernamentales no hay futuras políticas para promover el patrimonio tradicional cultural en Insadong. El papel actual de Insadong es ser un centro para que los turistas vayan a comprar souvenirs y esa es la situación aceptada por el gobierno (Song, 2011: 88).

Solo un oficial de la oficina local de Jongno se encarga de Insadong, así que no es posible llevar a cabo o investigar nuevas ideas, solo pueden llevarse a cabo cosas básicas como dirigir eventos y festivales y apoyar los negocios apropiados.

3.2.3. *Crítica de Seúl 2030*

En cuanto a las fases del plan para Seúl 2030 An y Kim (2015) hacen una crítica de la siguiente forma

1. En la primera fase de “Mirar atrás”, el análisis socioeconómico no se toma en consideración, ni tampoco sobre la tecnología futura a pesar de su gran importancia. Además, la estrategia se centra mucho en infraestructuras, pero no en las nuevas tecnologías aplicadas a los vehículos eléctricos de hidrógeno y autobuses de celda de combustible. También deberían tenerse en cuenta los cambios culturales.
2. En cuanto a la fase de “mirar hacia delante” son necesarias más alternativas de futuro.
3. La fase de las “rutas hacia el futuro” no determina el momento específico en el que se realizaron las políticas y se requieren portfolios de políticas y seguimiento.
4. En la fase de “análisis del portfolio” se requiere una evaluación de las opciones de los políticos
5. Y finalmente la fase de la “implementación de políticas y aprendizaje” solo incluye indicaciones cuantitativas que tienen un rol limitado en la evaluación, por tanto, es necesario añadir indicadores cualitativos.

También se critica el plan por ser algo abstracto, aunque ha propuesto visiones de cada área residencial y direcciones hacia el desarrollo por separado. Además, ha abierto la puerta a incluir opiniones de los gobiernos de distrito (Yang, 2015: 244).

Los participantes locales son menos representativos que los residentes en general y la población local que participa en talleres es organizada como una simple formalidad. Además, los funcionarios públicos responsables cambiaron a mitad del desarrollo del plan, haciendo que fuera difícil asegurar la consistencia de dicho plan (Yang, 2015: 245).

Conclusión

El objetivo principal de este trabajo ha sido determinar si en la ciudad de Seúl hay, en definitiva, urbanismo verde o no. Para ello, primero se ha determinado qué es el urbanismo verde, haciendo también alusión a otros conceptos relacionados o contrarios. Posteriormente, se ha analizado el papel del gobierno central y local a la hora de aplicar el urbanismo verde, viendo cuales son las leyes y organismos más importantes y como se aplican sus medidas.

Además, también se han presentado diversos proyectos llevados a cabo en la ciudad de Seúl que ejemplifican lo que es el urbanismo verde, en concreto, los proyectos del arroyo de Cheonggyecheon, la renovación de la Plaza del Diseño de Dongdaemun y la restauración de la zona de Insadong. También se ha ilustrado la cuestión con proyectos elaborados de cara al futuro que son la transición de una ciudad orientada a los vehículos a una orientada a los peatones y el Plan Seúl 2030. Con estos planes algunos investigadores consideran que ejemplifican la plasmación del urbanismo verde en Seúl o se planea para el futuro.

Por último, se ha aportado el debate sobre si hay urbanismo verde, o no, en Seúl, pues hay autores que consideran el urbanismo de Seúl con conceptos que son contradictorios al urbanismo verde. Así como también se ha expuesto la crítica más concreta a los proyectos previamente mencionados, para determinar de qué forma resultaban al final perjudiciales o cómo podrían mejorarse para ser verdaderamente clasificados como proyectos que responden al concepto de urbanismo verde.

Tras la consideración de las perspectivas de los diferentes autores se constata que el urbanismo verde, que apareció por primera vez en 1902, fue Reynar Banham quien incluyó a la tecnología, necesidades humanas y los problemas ambientales para que se traten de forma integral. Lo que busca el urbanismo verde, en definitiva, es crear una armonía entre la ciudad y el medio ambiente, sin dejar de lado las necesidades y aspiraciones de los ciudadanos.

Bajo el gobierno del alcalde Lee Myung-Bak se empezaron a desarrollar políticas orientadas al urbanismo verde en Seúl, aunque esto sea discutido por otros autores. Lim (2010) afirma que estas políticas, en realidad, surgieron por miedo a las presiones

internacionales ya que Corea era un país con elevadas emisiones de Gases de Efecto Invernadero y también era miembro de la OCDE.

A pesar de que los proyectos realizados bajo el mando del alcalde Lee a principios de los 2000 fueron considerados como urbanismo verde por Lehmann (2011), no fue hasta 2013 que el término se tradujo al coreano. Fue definido como una práctica de crear comunidades beneficiosas para el ser humano y el medio ambiente, creando un modelo de vida más sostenible y con un consumo menor.

La clave de este urbanismo es la interdisciplinariedad ya que en la realización de los proyectos participan profesionales de distintos campos y se centra en tres pilares fundamentales que son la energía y los materiales, el agua y la biodiversidad y, por último, la planificación urbana y el transporte. Otro principio es que tiene diferencias según el país. Ya que, aunque trata del medio ambiente que es un concepto global, es necesario el ajuste a las necesidades de cada país, por lo que las medidas y políticas pueden resultar muy variables. Se afirma que, por ejemplo, los países europeos tiendan a una gestión más local, mientras que en Asia Oriental la gestión es más centralizada.

No obstante, en el caso de Seúl diversos proyectos han sido impulsados por los alcaldes de la ciudad. Por ejemplo, el alcalde Lee Myung-Bak planificó la restauración del Cheonggyecheon, el alcalde Oh Se-Hoon impulsó la restauración de la Plaza del Diseño de Dongdaemun, y, por último, Park Won-Soon ha sido el responsable del Plan Seúl 2030. Por lo que, en realidad, sí que existen bastantes iniciativas a nivel del gobierno municipal.

Por otra parte, el concepto de Urbanismo Chaebol, también utilizado para caracterizar el desarrollo urbano de Seul por algunos investigadores, es contrario a lo que promueve el urbanismo verde, pues se utiliza para destacar los beneficios e intereses de las grandes empresas coreanas sin contar con los ciudadanos y, aunque mediante sus proyectos urbanos se consiga mejorar el medio ambiente, la motivación detrás de los mismos no consiste en las mejoras propuestas por el urbanismo verde. Además, una ciudad dominada por el urbanismo chaebol sería considerada una globópolis en la medida en que la reconstrucción de la ciudad está controlada por empresas privadas que acaban homogeneizando el comercio y la arquitectura, sin tener en cuenta a los habitantes locales de la zona, que residían allí previamente a su renovación. El concepto de

neodesarrollo también enfatiza la búsqueda de beneficios. Por tanto, los autores que utilizan estos términos no consideran que se haya desarrollado el urbanismo verde en la ciudad de Seúl.

Por otro lado, una comunidad creativa estaría dentro del urbanismo verde, ya que en esta urbanización se pretende tener en cuenta los recursos intangibles. También una ciudad con urbanismo verde se podría considerar un pueblo vivo ya que propone la inclusión de los ciudadanos en las políticas. Sería igual con la ciudad progresista porque el urbanismo verde también contempla las nuevas tecnologías. Una ciudad con urbanismo verde acabaría convirtiéndose finalmente en una ciudad verde porque ambas tienen en cuenta la ecología y la población. Una ciudad con urbanismo verde, por tanto, sería una Cosmópolis porque respeta la arquitectura vernácula y la identidad.

El urbanismo verde en la ciudad de Seúl surge también como respuesta a la rápida urbanización que se llevó a cabo durante el “Milagro Coreano” y las consecuencias que esto trajo para el medio ambiente y la población. Fue el alcalde Lee Myung-Bak quien comenzó a elaborar políticas orientadas a la mejora del medio ambiente en la ciudad. Además, a nivel nacional también se estableció el Comité para el Crecimiento Verde en 2009 y, en 2012, el Comité de Desarrollo Sostenible.

Entre los proyectos realizados en Seúl bajo el principio de urbanismo verde sobresale la restauración del arroyo Cheonggyecheon, que estaba cubierto por una autopista para devolverlo a su estado natural por razones económicas, políticas y ecológicas. Fue un proyecto interdisciplinar y en 27 meses se completó con beneficios medioambientales, económicos, sociales y culturales.

No obstante, el anterior proyecto ha sido criticado porque más que una restauración parece una reconstrucción, no se respetó el flujo natural del arroyo. Además, los negocios que había fueran expulsados y los recursos culturales e históricos de la zona no están bien integrados en el mismo según Soe (2015).

En cuanto a la zona de Insadong, gracias al turismo a partir de los 80 se consideró “Calle Cultural” a su calle principal y con la colaboración de la Asociación de Solidaridad de Ciudadanos y la Asociación para la Preservación de la Cultura Tradicional se empezó a cuidar más esta área. Se adoptaron medidas como las de

peatonalizar la calle, realizar actividades culturales y mercados callejeros para aumentar el interés de locales y turistas en visitar la zona. También se construyó un centro comercial donde se incluyeron doce comercios tradicionales que estaban previamente instalados allí. Además, se conservaron más casas tradicionales de la zona.

El problema de esta zona es que con la construcción de nuevos edificios se produjo la gentrificación, subieron mucho los alquileres con la consecuencia de que los propietarios originales de las tiendas tradicionales tuvieran que irse del lugar. Se perdió, además, la autenticidad de la zona. Los eventos culturales llevados a cabo no eran más que simulaciones y los souvenirs que se venden son manufacturados en otros países y de baja calidad para atender a la mayor demanda. No son las artesanías que antes ocupaban esta zona. Además, a pesar de que se ha conseguido conservar algunas de las casas tradicionales, todo a su alrededor está rodeado de rascacielos haciendo que la zona quede como un agujero de donut visto desde arriba.

Respecto a los proyectos futuros cabe destacar el Plan Seúl 2030 y el plan para orientar Seúl a ser una ciudad más centrada en los peatones que en los vehículos. El plan Seúl 2030 pretende mejorar la ciudad a distintos niveles en un periodo algo más largo de tiempo que los proyectos anteriores, se centra en distintos aspectos mejorables de la ciudad y cuenta con la intervención de los ciudadanos.

Este plan es criticado porque se dice que las asambleas no han sido representativas de la población, también que no considera las consecuencias que pueden tener las reformas propuestas, y la necesidad de disponer de indicadores cualitativos para evaluar el proyecto, no centrándose solo en datos cuantitativos.

El proyecto de orientar el urbanismo a los peatones en Seúl mejoró el transporte público, la señalización y la peatonalización de algunas áreas. También fomenta el uso de vehículos que no contaminen como las bicicletas o los vehículos eléctricos.

Después de analizar los proyectos anteriores y los debates que han suscitado con la aportación de diversas perspectivas no es posible afirmar con total certeza si en la ciudad hay urbanismo verde o no, quedando abierta la respuesta a esta pregunta.

Se puede considerar que hay urbanismo verde si este concepto solo se refiere a la mejora medioambiental, tal y como se constata en la ciudad. Sin embargo, el urbanismo

verde también tiene en cuenta la cultura, la sociedad y la población en general, es aquí donde estos proyectos presentan algunas carencias sobre las que se ha llamado la atención.

En definitiva, estos proyectos se han hecho de arriba hacia abajo, es decir por medidas políticas decididas por los líderes del momento con el objetivo de mejorar la ciudad a nivel medioambiental, económico y social. En general se realizaron de forma demasiado rápida, además son proyectos de gran magnitud, que abarcan áreas grandes. Además, no han tenido en cuenta las consecuencias de los mismos sobre la población que ya ocupaba estas áreas previamente, por eso se han producido tantas críticas y problemas.

No obstante, los planes futuros están más elaborados, son a largo plazo (20 años) y tienen en cuenta a muchos más factores, aunque todavía hay investigadores que los critican para que sean mejorados. Con el liderazgo del alcalde Park ha habido un cambio respecto a lo que antes realizaron los alcaldes Lee y Oh.

El actual alcalde anima a los ciudadanos a participar, intenta explicar las medidas que se llevarán a cabo para que la población puede entenderlas y saber lo que va a ocurrir, en definitiva, se ve un cambio porque son proyectos más prudentes, no tienen tanta prisa en los resultados, sino en hacerlo de una forma correcta. Y quizás, esta sea la clave, para, finalmente, conseguir el desarrollo de un urbanismo verde en Seúl, donde las mejoras económicas, medioambientales y urbanísticas respeten la cultura, la vida y las necesidades de los habitantes autóctonos, mejorando su vida en todos los aspectos posibles, y que les lleven a disfrutar de su entorno, en vez de verse obligados a abandonarlo para dejar paso a nuevos residentes con mayores ingresos económicos.

Bibliografía

- An, J., & Kim, J. (2015, June). 2030 Seoul Plan: Urban foresight focusing on reflexive governance and resilience. *Proceedings of the 8th Conference of the International Forum on Urbanism (IFoU)* (p: 354-369).
- Chang, H. T. (2018). Green City Vision, Strategy, and Planning. En: Shen Z., Huang L., Peng K., Pai J. (eds) *Green City Planning and Practices in Asian Cities* (19-38). Cham: Springer.
- Cho, M. R. (2019). A Progressive City in the Making? The Seoul Experience. En: Douglass M., Garbaye R., Ho K. (eds) *The Rise of Progressive Cities East and West* (47-64). Singapore: Springer.
- Douglass, M. (2009). Globopolis or Cosmopolis? - alternative futures of city life in East Asia. *Studies in urban humanities*, 2, 67-115.
- Douglass, M. (2015). Creative communities and the cultural economy—Insadong, chaebol urbanism and the local state in Seoul. *Cities*, 56, 148-155.
- Giron, D. (2018) Seoul; brief insight into its history and urban development. *IGLUS Quarterly*, 1-14.
- Hekler M. (2019). Urban transformation in Seoul and Singapore: On the impacts of digitalization, mobility, strategies, and urban governance. En: Кукина, И. В., Федченко, И. Г., & Чуй, Я. В *Urban Form and Social Context: from traditions to newest demands* (p:500-504).
- Hekler, M. (2018). Disruptive technologies transforming urban mobility? The role of the ecobee urban maglev system in the Seoul traffic vision 2030, South Korea. *Transportation Systems and Technology*, 4(3 suppl. 1), 115-123.
- Hwang, K. Y. (2004). Restoring Cheonggyecheon stream in the downtown Seoul. *Seoul: Seoul Development Institute*, 3.
- Hwang, S. (2015). Restoration of urban Strams and transforming lifestyle patterns: Two cases in Seoul, South Korea. *Journal of Architectural and Planning Research*, 32(2), 131-144.

- Hwang, S. W. (2015). Restoration of urban streams and transforming lifestyle patterns: Two cases in Seoul, South Korea. *Journal of Architectural and Planning Research*, 131-144.
- Jeon, J. S. (2019). How housing market responds to greenbelt relaxation: Case of Seoul Metropolitan Area, South Korea. *Land Use Policy*, 84, 328-334.
- Kim In-hee (2015) 2030 Seoul Plan. *Seoul Solution*, 194-210 31-07-2015 <https://www.seoulsolution.kr/en/node/3577>
- Kim, S., & Lee, K. (2018). A Study of Living Village Characteristics Through Types of Residential Areas and Resident Cognitive Tests in Seoul, Korea. *Journal of Asian Architecture and Building Engineering*, 17(2), 291-298.
- Koh Jun-Ho (2017) Transition from the Vehicle-oriented City to the Pedestrian-friendly City. *Seoul Solution*, 11-01-2017 <https://www.seoulsolution.kr/en/node/6307>
- Lehmann Steffen. (2011) What is green urbanism? Holistic principles to transform cities for sustainability. *Climate Change-Research and Technology for Adaptation and Mitigation*. 6 (1), 104-113
- Lim, W. et al. (2010). Green Dragons: The Politics of Climate Change in Asia (20-35) En: Green M., Freeman C., & Searight A., Eds. Center for Strategic and International Studies (CSIS). 1-103
- Looser, T. (2013). [Review of the book *Deconstruction/Construction: The Cheonggyecheon Restoration Project in Seoul* edited by Joan Busquets]. *Journal of Korean Studies* 18(2), 407-410. .
- Martina, H. (2019). Urban transformation in Seoul and Singapore: On the impacts of digitalization, mobility, strategies and urban governance. En: Krasnoyarsk. *Urban Form and Social Context: from traditions to newest demands* (p:500-504).
- Newman, & Matan, A. (2013). Green Urbanism In Asia: The Emerging Green Tigers. Hackensack, New Jersey: World Scientific.
- Park, G. (2018). Assessment of Green Infrastructure for Conservation Planning using Cadastral Data in Seoul, South Korea. *International Journal of Environmental Science & Sustainable Development*, 3(2), 53-63.
- Min, H. (2019). Dongdaemun Design Plaza. *Seoul Institute*. Retrieved 13 September 2019, from

https://www.seoulsolution.kr/sites/default/files/policy/1%EA%B6%8C_Urban%20Planning_Dongdaemun%20Design%20Plaza.pdf

- Schuetze, T., & Chelleri, L. (2016). Urban sustainability versus green-washing—Fallacy and reality of urban regeneration in downtown Seoul. *Sustainability*, 8(1), 33.
- Shin, M. C., Shin, G. M., & Lee, J. S. (2019). The Impacts of Locational and Neighborhood Environmental Factors on the Spatial Clustering Pattern of Small Urban Houses: A Case of Urban Residential Housing in Seoul. *Sustainability*, 11(7), 1934.
- Song, J. (2011). *Tradition and Commerce in Cultural Districts: A Case Study of Insadong In Seoul Korea* (Master's thesis, University of Waterloo).
- Yang, S. (2015). A Planning Monitoring Study on the Community Plan of Seoul. *The Seoul Institute*.